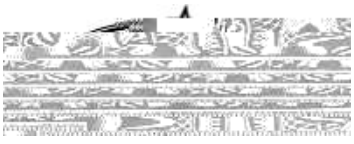
Handbuch für den Bootsführer

Segelyacht „BAVARIA 42 CRUISER“



Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastr. 1 D – 97232 Giebelstadt
Tel.: +49 (0) 9334 942 – 0; Fax: +49 (0)9334 942 – 116
E-Mail: info@bavaria-yachtbau.com

VOLVO PENTA

Declaration of Conformity for Recreational Craft Propulsion Engines with the exhaust emission requirements of Directive 94/25/EC as amended by 2003/44/EC

D2

Engine manufacturer:

AB Volvo Penta
Gropegårdsgatan
405 08 Göteborg
Sweden

Body for exhaust emission assessment:

NKIP
Nipkowweg 9
Postbus 65
8500AB Joure
Netherlands
ID Number: 0613

Module used for exhaust emission assessment ..... B, EC Type Examination acc to Annex VII
Other Community Directives applied ..... EMC 89/336/EEC

Description of engine(s) and essential requirements

Engine Type ..... 4 stroke diesel engine

Engine model(s) covered by this declaration	**EC Type certificate number**
D2-55	CE-RCD-542
D2-75	CE-RCD-543

Essential requirements	**Standards Used**	**Other normative document used**
Annex I.B – Exhaust Emissions		
Engine identification	Volvo Penta std	Annex 1.B.1
Exhaust emission requirements	EN ISO 8178-1:1996	Annex 1.B.2
Durability	Volvo Penta std	Annex 1.B.3
Operator's manual	ISO 10240:2004	Annex 1.B.4
EMC Directive	EN 61000-3-2, EN 61000-3-3, CISPR 25	

This declaration of conformity is issued under the sole responsibility of the manufacturer. I declare on behalf of the engine manufacturer that the engine(s) will meet the requirements of above mentioned directives when installed in a recreational craft, in accordance with the engine manufacturer's supplied instructions and that this (these) engine(s) must not be put into service until the recreational craft into which it is (they are) to be installed has been declared in conformity with the relevant provisions of the above mentioned Directives.

Name and function: Sam Behrmann, Product Liability
(identification of the person empowered to sign on behalf of the engine manufacturer or his authorised representative)

Signature and title:
(or an equivalent marking)

Date and place of issue: (yr/month/day) 2005/12/16 Göteborg

PL-81/05

10

1. Beschreibung des Bootes

1.1 Hauptdaten

1.1.1 Hauptabmessungen

Länge über alles	$L_{üa}$	13,06 m	Länge Rumpf	L_H	12,83 m
Länge in der Wasserlinie	L_{wl}	11,25 m	Breite max.	B_{max}	3,99 m
Tiefgang Normalkiel	T_{max}	ca. 1,96 m	Tiefgang Bleikiel	T_{max}	ca. 2,15 m
Durchfahrtshöhe O.K. Mast*	H_D	ca. 18,15 m			
Transporthöhe	H_T	ca. 3,95 m			

1.1.2 Verdrängung, Gewichte

Leerfahrzeugmasse (entspricht LCC)- einschl. Sicherheitsausrüstung	M_{leer}	9200 kg
Masse des voll ausgerüsteten Bootes) –	M_{max} Normalkiel	11300 kg
Masse des voll ausgerüsteten Bootes) –	M_{max} Bleikiel	12300 kg
Ballastanteil N	$M_{Ballast}$ Normalkiel	2950 kg
Ballastanteil N	$M_{Ballast}$ Bleikiel	3000 kg

1.1.3 Motorisierung

Dieselmotor	Volvo	Typ	D 2-55 ; Leistung 41 kW
		Kühlung	indirekt (See-/Frischwasser)
Wende-Untersetzungsgetriebe		Sail drive 130 S Untersetzungsverhältnis 2,19:1	
Propeller		3-Flügelfestpropeller aus Aluminiumlegierung (Option: Faltpropeller)	

1.1.4 Elektrische Anlage

220 V Wechselspannung

Landanschluss Steckdose CEE-Stecker FI-Schalter, 230 V Schuko-Steckdose
Ladegerät (optional) 230 V AC / 12 V DC mit 27 A max. Strom (optional)

12 V Gleichspannung

1 x Starterbatterie 12 V 55 Ah 2 x Verbraucherbatterien (option al3 x) 12 V 140 Ah
Motorgenerator (Lichtmaschine) Ladegerät (optional)
Die Verteilung erfolgt über Verteilertafel, Stromkreise mit thermischen Schutzschaltern, Leuchtdiodenanzeige, Wippschalter und Voltmeter mit Umschalter.

1.1.5 Tankkapazitäten (optional)

1 Frischwassertank	ca. 210 l	Der Tank befindet sich auf der Bb.-Seite unter der Achterkoje.
1 Treibstofftank	ca. 210 l	Der Tank befindet sich auf der Stb.-Seite unter der Achterkoje.
1 Frischwassertank	ca. 150 l	Der Tank befindet sich im Vorschiff.
1 Fäkalientank (optional)	ca. 80 l	Der Tank befindet sich in der Messe unter der Sitzgruppe.
1 Gasflasche (optional)	3 kg	

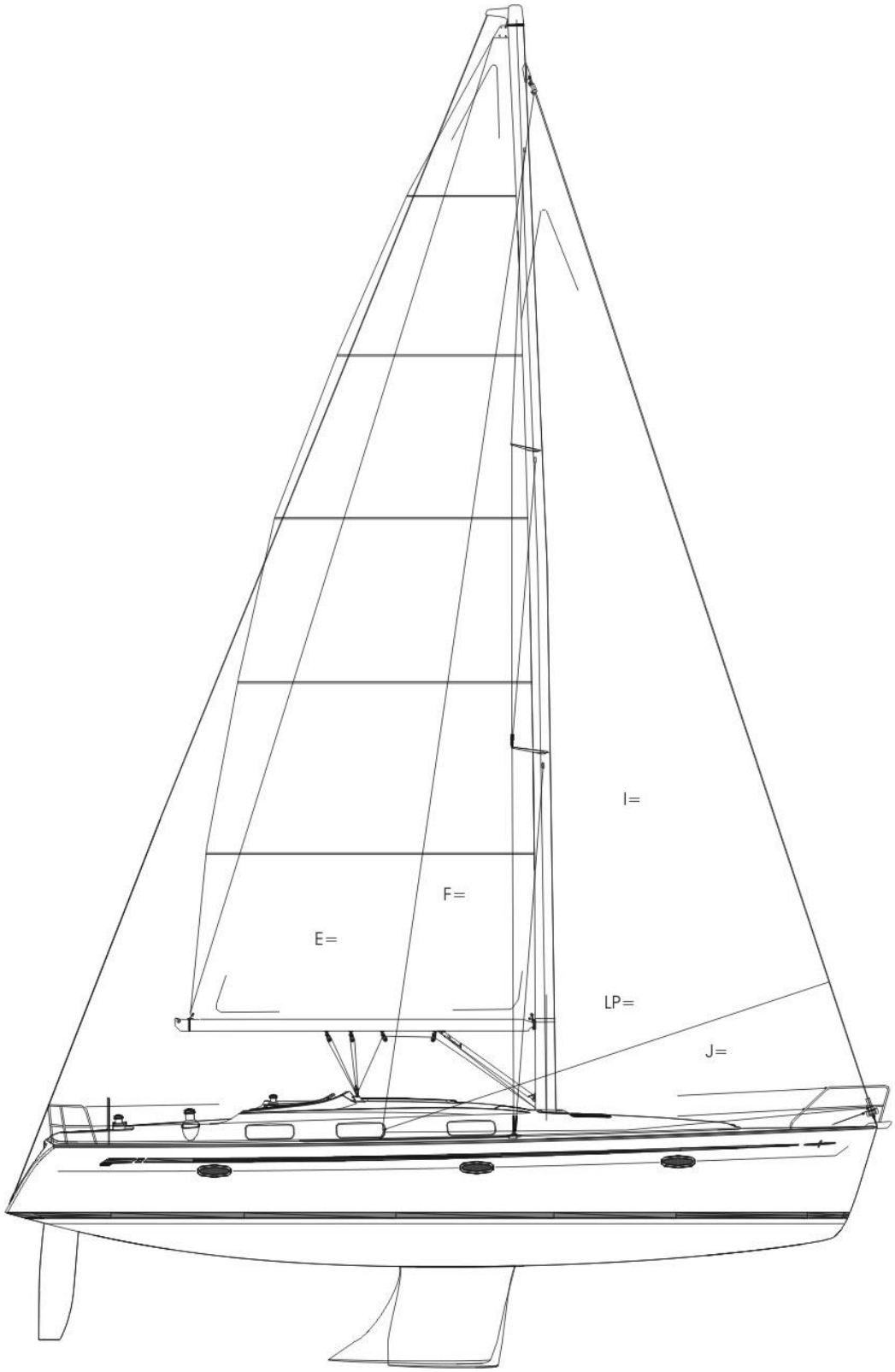
1.1.6 Anschlagpunkte für Kranen, Auflagepunkte für Slip und Transport

Vorsicht! Der hintere Gurt liegt im Bereich des Saildrive.

Der hintere Gurt soll zwischen Saildrive und Kiel, der vordere Gurt vor dem Kiel liegen.

1.2 Generalplan

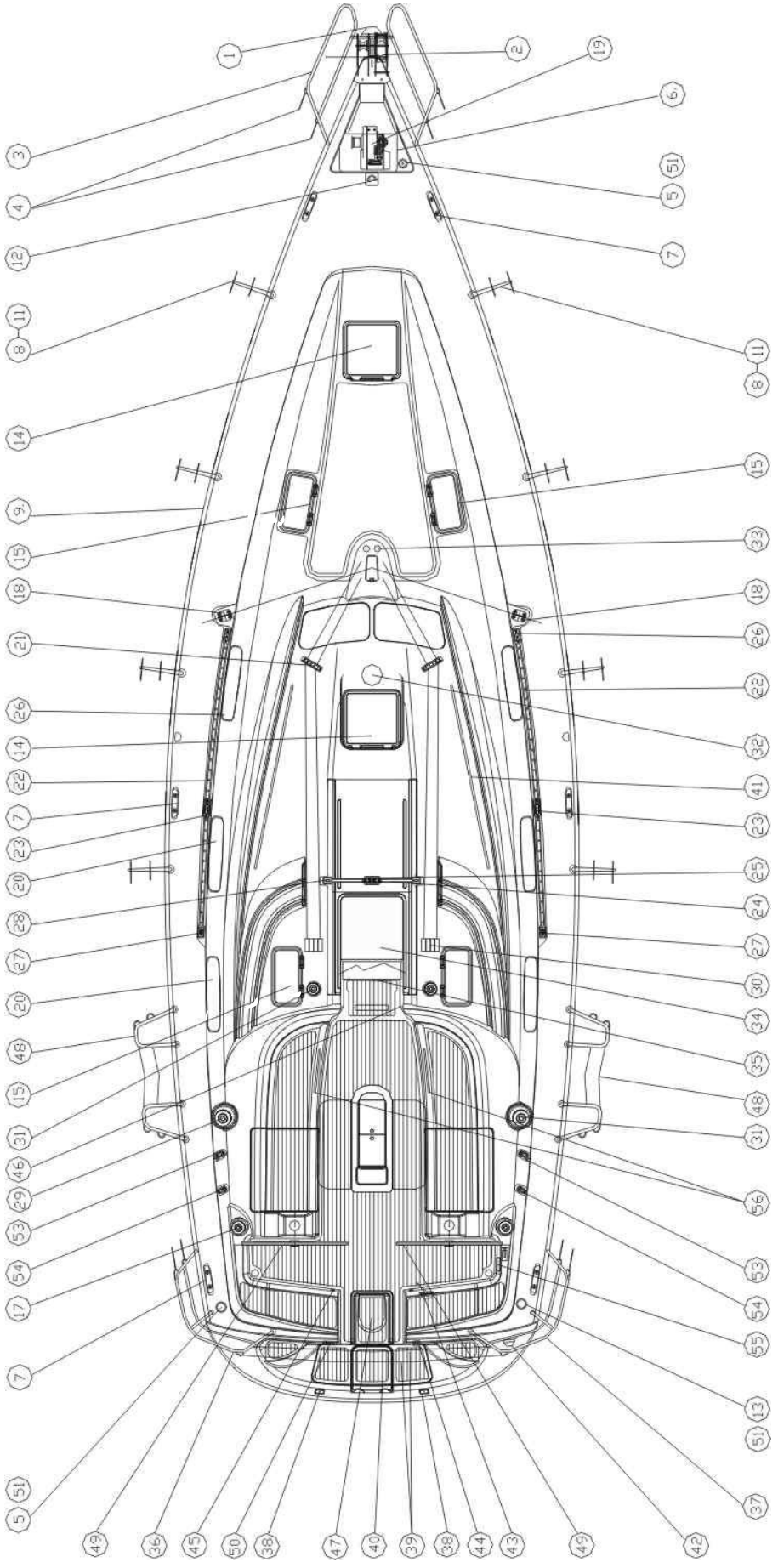
1.2.1 Mast- und Segelplan



Hinweis

Die gültigen Ablängmaße der Vorsegelreffeinrichtung befinden sich auf dem Beipackzettel am Karton der Furlex-Vorsegelreffanlage.

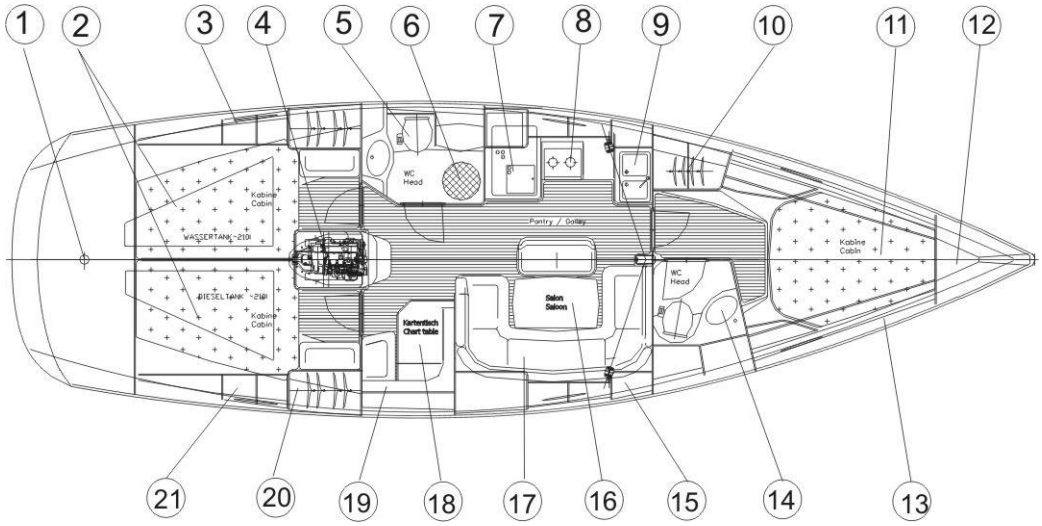
1.2.2 Decksplan



Erläuterung zum Decksplan:

1	Zweifarbenleuchte	Navigation light
2	Bugbeschlag	Bow fitting
3	Bugkorb	Bow pulpit
4	Relingsdurchzüge	Life lines
5	Wassereinfüllstutzen	Water inlet
6	Ankerkasten	Anchor chain bail
7	Belegklampe	Mooring cleats
8	Relingsstütze	Stanchion
9	Teakleiste	Teak batten
11	Relingsfuß	Stanchion base
12	Decksauge (Option)	Deck eye (option)
13	Dieseleinfüllstutzen	Fuel inlet
14	Vorschiffsluke	Op. hatch
15	Luken	Hatch
17	Spinnakerwinde (Option)	Spinnaker winch (option)
18	Wantenpütting	Main shrouds
19	Elektrische Ankerwinde	Electric windlass
20	Portlight	Opening portlight
21	Umlenkblöcke	Deck organizer
22	Genuaschiene	Genoa track
23	Genuaschlitten	Genoa track car
24	Großschotschlitten	Main sheet track
25	Großschotschiene	Main sheet track car
26	Schienenendstück	End piece of rail
27	Schienenendstück mit Umlenkblöcken	End of rail with turning blocks
28	Schienenendkappe	End piece main sheet track
29	Genuawinde	Genoa winch
30	Stopper	Stopper
31	Fallwinde	Halyard winch
32	Decklüfter	Ventilator
33	Kabeldurchführung	Cable penetration
34	Schiebeluke	Sliding hatch
35	Steckschott	Washboard
36	Heckkorb links	Aft port push pit
37	Heckkorb rechts	Aft starboard push pit
38	Achterstagpütting	Backstay chain plate
39	Relingszug mit Pelikanhaken	Life line with pelican hook
40	Badeleiter	Boarding ladder
41	Handreling	Grab rails
42	Hecklaterne	Stern light
43	Handlenzpumpe	Hand operated bilge pump
44	Steckdose 230 V	Shore socket 230 V
45	Belüftungsroste	Engine ventilation inlet
47	Notpinnenbeschlag	Emergency tiller fitting
48	Relingsdurchgang	Passage
49	Steuerrad	Steering wheel
50	Dusche	Shower
51	Tankbelüftung	Tank air vent
53	Liegender Block mit Stopper	Footblock with lock off
54	Liegender Block Back-/Steuerbord	Check block-port/starboard
55	Motorinstrumententafel	Engine panel
56	Cockpitfenster	Cockpit port light

1.2.3 Einrichtungsplan



1	Ruderanlage	Steering gear
2	Doppelbett	Double bed
3	Bord	Shelf
4	Niedergang / Motorraum	Companion way / engine room
5	WC	Head
6	Dusche	Shower
7	Kühlbox	Ice box
8	Gasbackofen	Gas cooker with oven
9	Spüle	Sink
10	Schrank	Hanging locker
11	Doppelbett	Double bed
12	Ankerkasten	Chain locker
13	Bord	Shelf
14	WC	Head
15	Bücherbord	Book locker
16	Salontisch	Saloon table
17	Sitzgruppe	Seating
18	Kartentisch	Chart table
19	Elektr. Schalttafel	El. switch panel
20	Schrank	Hanging locker
21	Bord	Shelf

1.3 Antriebsanlagen
1.3.1 Besegelung
Für die SY Bavaria 42 sind standardmäßig folgende Segel vorgesehen:

Großsegel Standard	ca. 43 m²
Großsegel (durchgelattet)	ca. 43 m^2
Genua 150 %	ca. 53 m^2
Fock	ca. 36 m^2
Spinnaker	ca. 125 m^2

42 Cruiser	**P**	**E**	**I**	**J**
Alu Mast	14650 mm	5100 mm	15800 mm	4600 mm

1.3.2 Takelage
Mast: LM-Profil, unverjüngt; – Doppelsalinge 18° gepfeilt; – 2 Fallen, Toppnant und Dirk;
– Niederholer mit Beschlägen
Baum: LM-Profil; – Unterliek-Strecker; – 2 Reffleinen; – Auge für Großschot; – Auge für Niederholer
Stehendes Gut (aus 1 x 19-Litze, Werkstoff 4401), beinhaltet:

Vorstag m. Überlänge (Vorsegelreffanlage)	1 x	Unterwant	2 x
Achterstag	1 x	Oberwant	2 x
Achterstagspanner	1 x	Mittelwant	2 x

Laufendes Gut
Im Mast eingezogen
– Großfall
– Genuafall
– Dirk

Option Spi-Einrichtung
– Spifall (beiliegend)
– Spibaum-Toppnant
– Spibaum-Niederholer

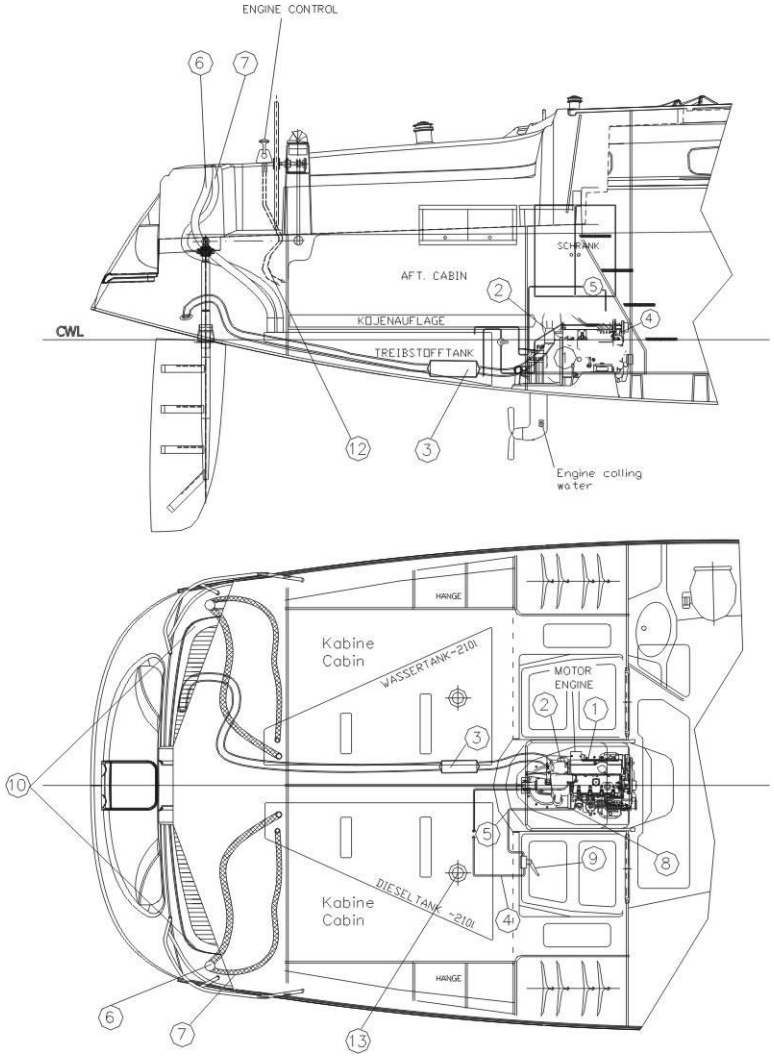
Im Großbaum eingezogen: 2 Reffleinen; 1 Unterliekstrecker

Ergänzend verweisen wir auf die beiliegenden Trimmanleitungen des Herstellers.

Achtung
Vor jedem Segeltörn: Prüfen Sie Drähte, Tauwerk, Wantenspanner und Splinte. Sichern Sie die Splinte durch Klebeband oder Umbiegen. Wechseln Sie verformte oder beschädigte Bolzen aus.

1.3.3 Motorisierung, Maschinenraum, Getriebe, Propeller
Die Yacht besitzt einen Diesel-Einbaumotor mit Saildrive-Getriebe und Festpropeller (Option: Faltpropeller).Der Motorraum ist vom Wohnraum durch Sperrholz-Schotte getrennt und an den Trennwänden schallisoliert. Die Zugänglichkeit ist über
– Klappe unter dem Niedergang,
– demontierbares Steckschott zu den Achterkajüten, seitlich hinter dem Motor angebracht.
Die Kühlwasserzuführung zum Motor erfolgt über das Saildrive-Getriebe (nicht bei Welle).

Installation Motor



1	**Motor Volvo**	**Motor Volvo**
2	Motorabgassystem	Engine exhaust system
3	Abgaswassersammler	Exhaust water lock
4	Kraftstoffeinfüllstutzen	Engine fuel intake
5	Kraftstoffrückführleitung	Feedback fuel
6	Kraftstoffeinfüllschlauch	Fuel tank filling hose
7	Tankentlüftung	Fuel tank ventilator
8	Kraftstofffilter	Fuel filter
9	Kraftstoffabsperrhahn	Fuel shut off cock
10	Lüftungen	Ventilation
11	Motorinstrumententafel	Engine panel
12	Motorfernbedienungskabel	Engine control cables
14	Kraftstofftankfüllanzeige	Fuel gauge

2. Anlagen und Kreisläufe

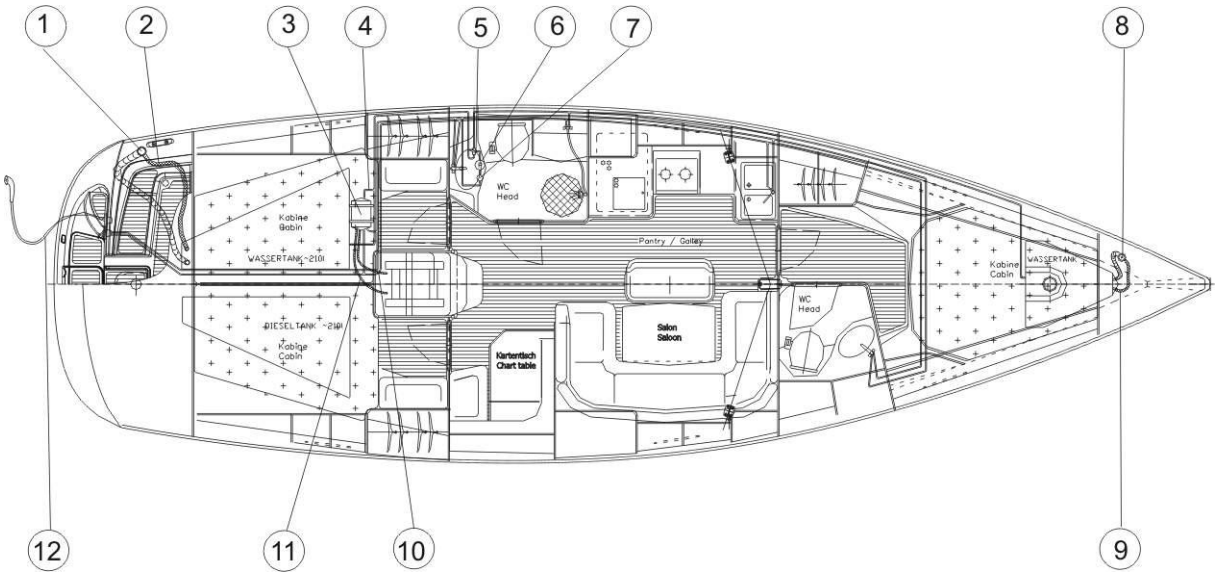
2.1 Tanks und Leitungen – Wasser

2.1.1 Frischwasser, Trinkwasser, kalt

Die Yacht besitzt zwei Wassertanks von insgesamt ca. 360 l Fassungsvermögen. Die Frischwasserzufuhr erfolgt am Spiegel Bb.-Seite sowie am Vorschiff im Bereich des Ankerkastens der Yacht. Der Einfüllstutzen ist mit einer blauen Verschlusskappe versehen. Die Entnahme erfolgt über eine Schlauchleitung, die zur Druckwasserpumpe führt.

Die Druckwasserpumpe befindet sich im WC. Die Druckwasserpumpe dient zur Druckwassererzeugung für die gesamte Kaltwasserzirkulation. Eine Unterbrechung der laufenden Druckpumpe erfolgt durch Absperren aller Auslässe. Arbeitet die Pumpe trotz festem Absperren aller Hähne weiter, sollten alle Wasserleitungen auf Dichtigkeit überprüft werden. Die Pumpe ist durch einen Filter geschützt, dieser muss regelmäßig überprüft und falls notwendig auch gesäubert werden.

Komponenten: (3 Kabinen)



42 C		
1	Einfüllstutzen	Deck plate (inlet)
2	Tankentlüftung	Tank ventilation
3	Boiler	Water heater
4	Rückfluss Boiler	Backflow of water heater
5	2-Wegehahn	2 – way valve
6	Frischwasserpumpe	Fresh water pump
7	Druckgefäß und Druckschalter	Accumulator tank and pressure switch
8	Einfüllstutzen	Deck plate (inlet)
9	Tankentlüftung	Tank venting
10	Motorkreislauf	Engine circulation
11	Entleerung Boiler	Draining water heater
12	Cockpitdusche	Shower

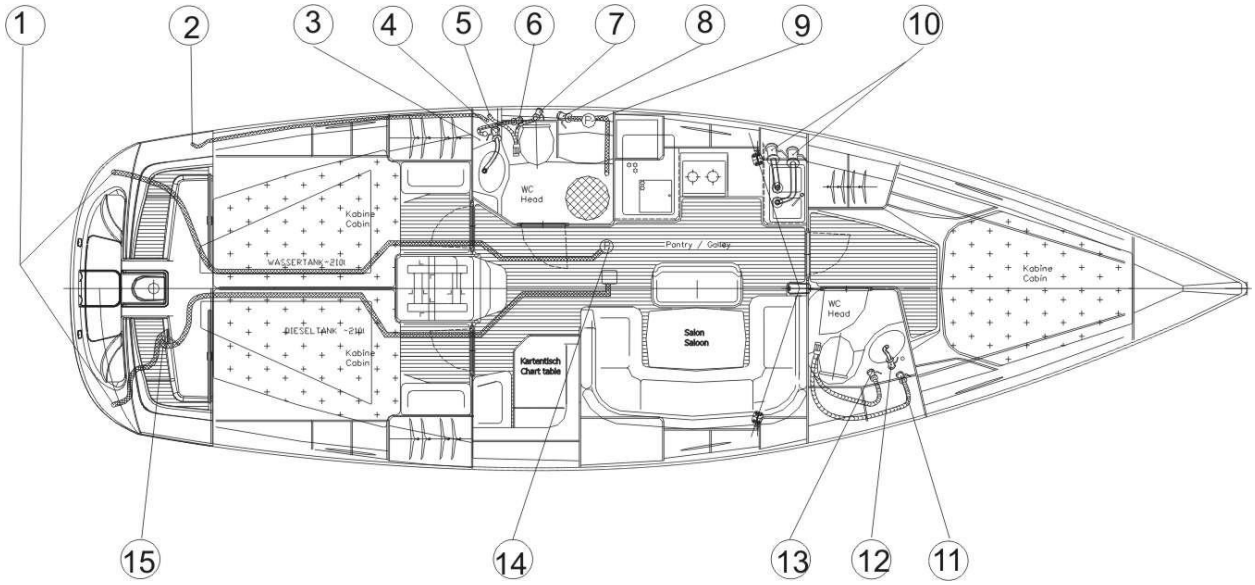
Hinweis
Wechseln Sie von Zeit zu Zeit das Wasser im Tank aus. Zusätzlich sollten Sie handelsübliche Wasseraufbereitungsmittel benutzen.

2.1.2 Seewasser-Kreislauf
Seewasser wird für zwei Kreisläufe eingebracht: 1. für die WC-Spülung und 2. für die Motorkühlung (siehe Pkt. 2.9)

2.1.3 WC-Anlage: s. beiliegende Gebrauchsanweisung

Achtung
Wenn Sie für längere Zeit von Bord gehen,
Seeventile schließen.

Komponenten der Abwasseranlage: (3 Kabinen)



42 C		
1	Borddurchlässe	Outlets
2	Fäkalientankentlüftung	Waste water tank ventilation
3	Fäkalientank	Waste water tank
4	Kugelhahn Ausgang Waschbecken	Wash basin drain valve
5	Ausgang WC	Toilet drain
6	Kugelhahn Ausgang Fäkalientank	Waste water drain valve
7	Kugelhahn Eingang WC	Toilet water inlet valve
8	Kugelhahn Ausgang elektrische Duschpumpe	Electric shower drain pump valve
9	elektrische Duschpumpe	Electric shower drain pump
10	Kugelhahn Ausgang Spüle	Sink drain pump valve
11	Kugelhahn Ausgang WC	Toilet water outlet valve
12	Kugelhahn Ausgang Waschbecken	Wash basin drain valve
13	Kugelhahn Eingang WC	Toilet water inlet valve
14	elektrische Lenzpumpe	Electric bilge pump
15	Handlenzpumpe	Hand operated bilge pump

2.2 Tanks und Leitungen – Treibstoff

Vorratstank

Auf Stb.-Seite unter der achteren Koje ist ein Kunststoff-Dieseltank von 210 l Inhalt installiert. Er wird befüllt durch einen Einfüllstutzen (Chrom mit Beschriftung DIESEL) am Spiegel der Yacht. Zulaufleitung: feuerfester Treibstoffschlauch nach ISO 7840. Die Entlüftung ist bis über das Deck hochgezogen.

Zulauf zum Motor

Der Zulauf erfolgt über ein Saugrohr an Oberkante Tank. Wegen der kurzen Leitungswege ist durchlaufend feuerfester Treibstoffschlauch verwendet worden. Dieser geht über Grobfilter/Wasserabscheider, Treibstoffpumpe, Feinfilter zum Motor und Rücklauf zum Tank zurück. Vor dem Tank in der Achterkabine auf Stb.-Seite befindet sich ein handbetätigtes Absperrventil.

Achtung

Ein störungsfreier Betrieb von Motor und Heizung ist nur möglich, wenn der Kraftstoff sauber ist. Daher ist es unerlässlich, dass Filter/Wasserabscheider regelmäßig inspiziert und gesäubert werden.
Einmal jährlich sollte der Dieseltank vollständig entleert und gereinigt werden.

Warnung

Zum Befüllen des Tanks
– Motor, Heizung und Kocher ausstellen.

Beim Befüllen:
Niemals rauchen oder mit offener Flamme hantieren.

2.3 Ruderanlage

2.3.1 Systembeschreibung

Das Ruder ist ein freihängendes, vorbalanciertes Mittelruder (Profilruder). Die Bedienung erfolgt von den Steuerrädern an den Steuersäulen des Cockpits. Die Kraftübertragung erfolgt mittels Ketten zum Rudergetriebe. Beim optionalen Einbau einer Selbststeueranlage (Autopilot) erzeugt ein Elektromotor die notwendigen Stellkräfte.

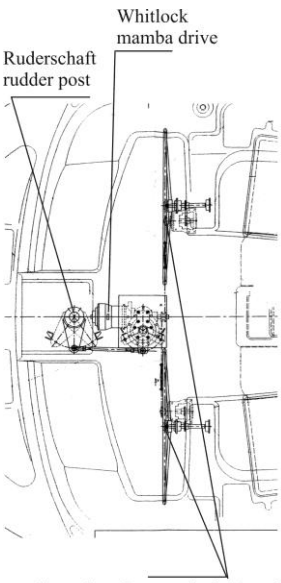
2.3.2 Ruderblatt und –Lager

Das Ruderblatt ist ein profiliertes Blatt. Es besteht aus einem GFK-Körper, in dem der Ruderschaft aus einer seewasserbeständigen Aluminiumlegierung fest einlaminiert ist. Der Schaft wird in zwei leichtgängigen Spezial-Ruderlagern geführt. Das Ruder wird durch eine Klemmmutter am oberen Ende des Schaftes gehalten. Die Notpinne wird auf den oberen Vierkant des Schaftes aufgesetzt.

Achtung

Prüfen Sie den festen Sitz des Klemmringes auf dem Ruderschaft regelmäßig und stellen Sie ihn gegebenenfalls wieder her.

Bei dem von **BAVARIA YACHTBAU** verwendeten Ruderlager handelt es sich um ein selbstrichtendes Lager. Ruderlager stellen immer ein Verschleißteil dar und müssen einer regelmäßigen Prüfung und Wartung unterzogen werden.



Comodore Steuerrad mit Steuerkette
Comodore wheel with chain

Notpinne
Die Notpinne befindet sich in der Steuerbord Backskiste.
Bei Ausfall der Ruderanlage ist das Steuerrad, der Ruderquadrant für die Ruderstange sowie der Quadrant für Selbststeueranlagen (Option) abzunehmen.
Die Notpinne wird auf den Vierkant am Ende des Ruderschaftes aufgesetzt.

Achtung
Bitte achten Sie darauf, dass das Ruderlager mit wasserbeständigem Fett (oder Teflon) zwischen Ruderschaft und Lager sowie zwischen Ruderlager und Lagersitz gefettet bzw. eingesprüht werden muss. Ein „Spiel" in der Ruderlagerung ist durch Nachstellen am oberen Ruderlager zu beseitigen. Die Ruderwelle muss spielfrei, aber nicht zu fest sein.

Am Steuerrad ist eine Bremse eingebaut, die Sie durch Drehen feststellen können. **Wichtig**: Vergessen Sie nie zu prüfen, dass die Bremse nicht angezogen ist. Dies gilt vor allem beim Segeln unter Autopilot, sonst wird der Elektromotor unnötig belastet.

Der Sockel der Ruderanlage ist in die Decksform integriert. Auf dem Sockel ist das Gehäuse mit der Nabe des Steuerrades aufgesetzt. Über ein Zahnrad der Nabe ist eine Kette gelegt. Die beiden Kettenzüge laufen zum Rudergetriebe, welches die Stellkraft zum Ruderquadranten mittels Ruderstange weiterleitet.
Beide Ketten werden durch je eine Spannschraube gespannt. Es empfiehlt sich, diese Spannschrauben des Öfteren zu überprüfen und bei Bedarf nachzuspannen.

2.4. Lenzpumpen, Lenzleitungen

Der Ankerkasten ist gegenüber dem Boot wasserdicht ausgeführt. Er lenzt direkt durch zwei Öffnungen nach außen.
Bei allen **BAVARIA** Yachten ist das Cockpit selbstlenzend ausgelegt. Wasser im Cockpit läuft durch den achterlichen Trimm nach hinten durch die Öffnung.

2.4.1 Beschreibung der Lenzanlage
Die Yacht ist mit einer Lenzanlage mit Handpumpe und mit einer elektrischen Lenzpumpe ausgerüstet. Es ist eine Lenzstelle vorgesehen (Leistung 75 l/min).

Eine Schlagpütz ist ein ausgezeichnetes Gerät zum Lenzen. Sie sollte immer griffbereit in der Backskiste liegen.

Warnung
Die gesamte Pumpenleistung wird möglicherweise nicht ausreichen, die Yacht zu lenzen, wenn es zu einer Kollision mit treibenden Gegenständen kommt. Treffen Sie Maßnahmen für einen solchen Ausnahmefall durch Lecksegel u.ä.

Achtung
Schließen sie die Seehähne, wenn Sie das Boot für längere Zeit verlassen. Seeventile in Räumen, die nicht einsehbar sind (z.B. WC-Raum) sollten nur bei Benutzung geöffnet werden.

Leckstopfen
Für den Fall einer Beschädigung eines Seeventils oder eines Borddurchlasses empfehlen wir auf der Yacht Leckstopfen aus Weichholz mitzuführen, deren Durchmesser auf die unterschiedlichen Größen der Borddurchlässe abgestimmt sind und mit denen jede Öffnung sicher verschlossen werden kann.

Hinweis
Bei Kugelhähnen ist es einfach zu erkennen, ob sie geschlossen oder offen sind:
GESCHLOSSEN: Hebel steht quer zu Schlauch oder Rohr
OFFEN: Hebel steht in Richtung von Schlauch oder Rohr
Wartungshinweis
Borddurchlässe müssen in regelmäßigen Abständen auf Dichtigkeit geprüft werden. Stopfbuchsmuttern der Ventile nachziehen, Schlauchschellen auf festen Sitz kontrollieren.

Komponenten der Lenzanlage
siehe Bild 2.1.3

2.5 Elektrische Anlage

2.5.1 Wechselstrom-Anlage

Die Yacht ist mit einem Landanschluss versehen, der es gestattet, bei Hafenliegezeiten Strom in das Netz einzuspeisen. Die Steckdose (genormter CEE-Stecker) befindet sich am Spiegel der Yacht. Der Strom wird eingespeist in eine Landanschlusseinheit, welche im Elektropaneel am Kartentisch angebracht ist.

2.5.2 Gleichstrom-Bordnetz

Die Versorgung aller Verbraucher übernimmt das 12 V Gleichstrom-Netz. Das Schiff ist mit einem Hauptschalter ausgerüstet. Er befindet sich beim Elektropaneel am Kartentisch. Die Verteilung erfolgt über Stromkreisverteiler (Schalttafel) über dem Kartentisch. Die Beschriftung neben den Schaltern benennt die jeweiligen Verbraucher.

Auf dem elektrischen Schaltpaneel sind alle Schalter für elektrische 12V-Verbraucher gruppiert. Damit ist die Schaltung getrennt in Gruppen möglich. Diese sind mit Logos gekennzeichnet und teilweise beschriftet. Einige Schalter sind für den nachträglichen Einbau elektrischer Verbraucher vorbereitet. Die Sicherungen sind automatisch, beim Ausfall reicht meist nur das Drücken auf den entsprechenden Knopf. Sollte eine Sicherung wiederholt herausspringen, müssen Sie die Ursache finden und beseitigen oder einen Fachmann (Elektriker) hinzuziehen.

2.5.3 Bedienung und Besonderheiten der Anlage

Die Kombination eines elektrischen Bordnetzes (Wechselstrom und Gleichstrom) erfordert eine genauere Kenntnis, aber sie bietet dafür auch einen erheblich höheren Komfort.

Laden der Batterien
Die Batterien sind als wartungsarm und auslaufgeschützt eingestuft.
Die Batterien werden geladen über eine Trenndiode und die Lichtmaschine des Motors. Damit der Motor mit Sicherheit anzulassen ist, hat die Starterbatterie beim Laden immer Vorrang.

Wechselstromverbraucher
Die einzigen festen Verbindungen bestehen zum Ladegerät (Option). Die Schuko-Steckdose am Verteiler ist dafür gedacht, im Hafen kleine Reparaturen mit Elektromaschinen ausführen zu können.

Gleichstrom-Verbraucher
Als wesentliche Kreisläufe sind hier zu nennen:

- Positionslaternen
- Motorinstrumente
- UKW-Funkverkabelung (Option)
- Komfort-Verbraucher
- Lenzpumpen
- Tankanzeige
- elektronische Geräte

Dabei hat die nautische Beleuchtung absoluten Vorrang. Falls wegen Störung in der Versorgung ein Kapazitätsengpass auftreten sollte, müssen zunächst alle übrigen Verbraucher abgeschaltet werden. Mitlaufenlassen der Maschine auch unter Segel kann die Batterien dann wieder in den gewünschten Ladezustand bringen, um die nächstwichtigen Verbraucher zu bedienen.

2.5.4 Wichtige Hinweise zur Gleichstromanlage

Achtung
Sie sollten niemals
- an elektrischen Anlagen arbeiten während das elektrische System in Betrieb ist,
- Sicherungen und Überstromschutzeinrichtungen ändern,
- die elektrische Installation und/oder die betreffenden Pläne ändern; dies muss einem qualifizierten Fachbetrieb vorbehalten bleiben,
- elektrische Geräte installieren oder mit Teilen ersetzen, die den zulässigen Belastungswert der Stromkreise überschreiten,
- das Boot unbeaufsichtigt lassen, während die elektrische Anlage in Betrieb ist. Dies gilt nicht für automatische Lenzpumpen, Feuerschutz- und Alarmkreise.
- Solange der Dieselmotor läuft, dürfen Sie den 12 Volt-Ladestromkreis nicht unterbrechen.

Prüfen Sie immer vor Fahrtantritt:
- die Batteriespannung,
- die Funktion der nautischen Beleuchtung,
  Führen Sie Ersatzlampen für alle Navigationslichter mit.

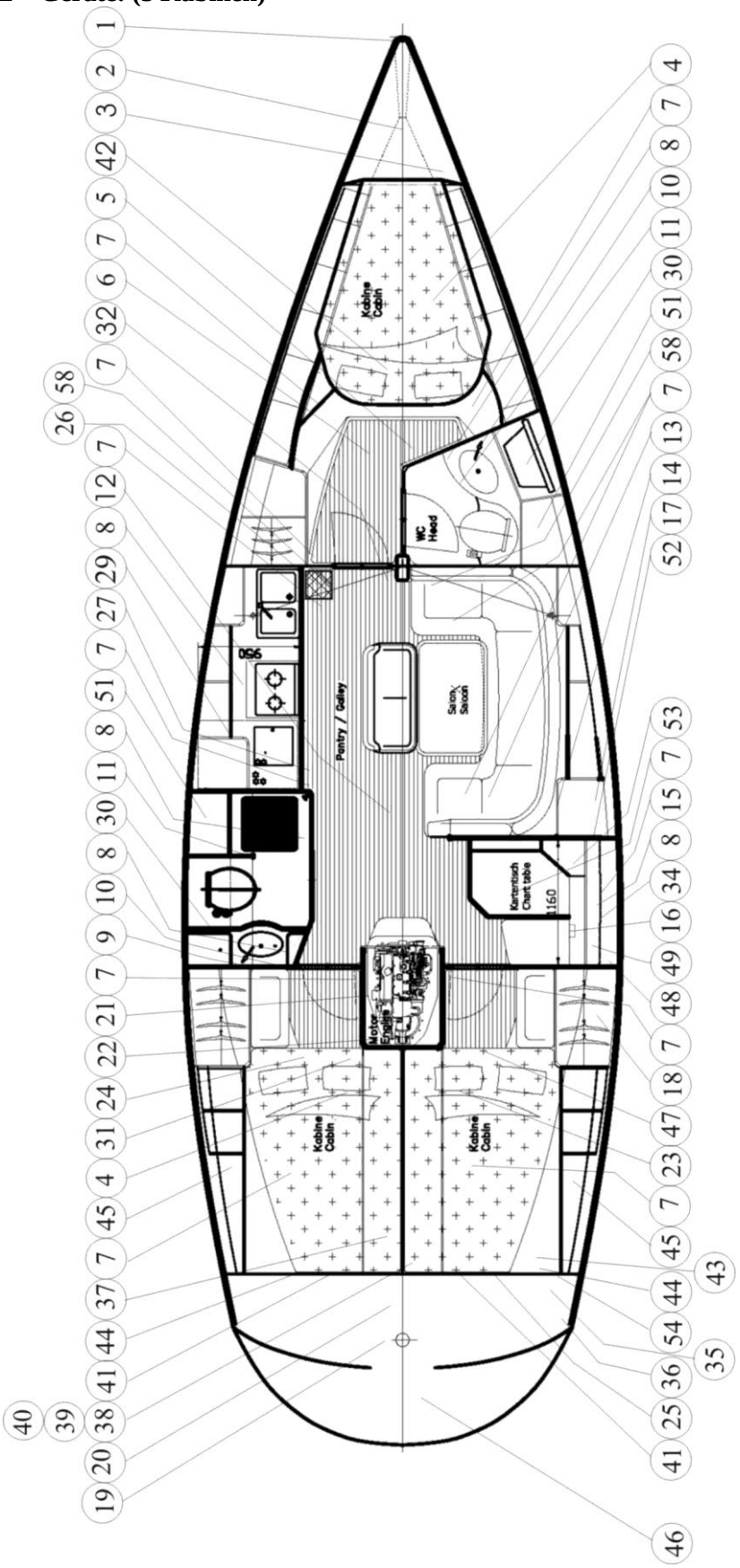
2.5.5 Wichtige Hinweise zur Wechselstromanlage

Vorsicht
- das elektrische System des Bootes und/oder entsprechende Zeichnungen dürfen nicht verändert werden.
- Kundendienst und Wartung müssen durch einen qualifizierten Fachbetrieb durchgeführt werden.

Warnung
Um die Gefahr von Stromschlag oder Brand zu vermeiden:
- Das Landstromkabel darf niemals im Wasser hängen.
- Das Landstromkabel ist zuerst am Boot anzuschließen, dann an Land.
- Landstromkabelstecker dürfen nicht verändert werden.

Lösen des Landstromkabels:
- Zuerst muss das Landstromkabel an der Landstromquelle gelöst werden.

2.5.6 Verteilung E – Geräte: (3 Kabinen)

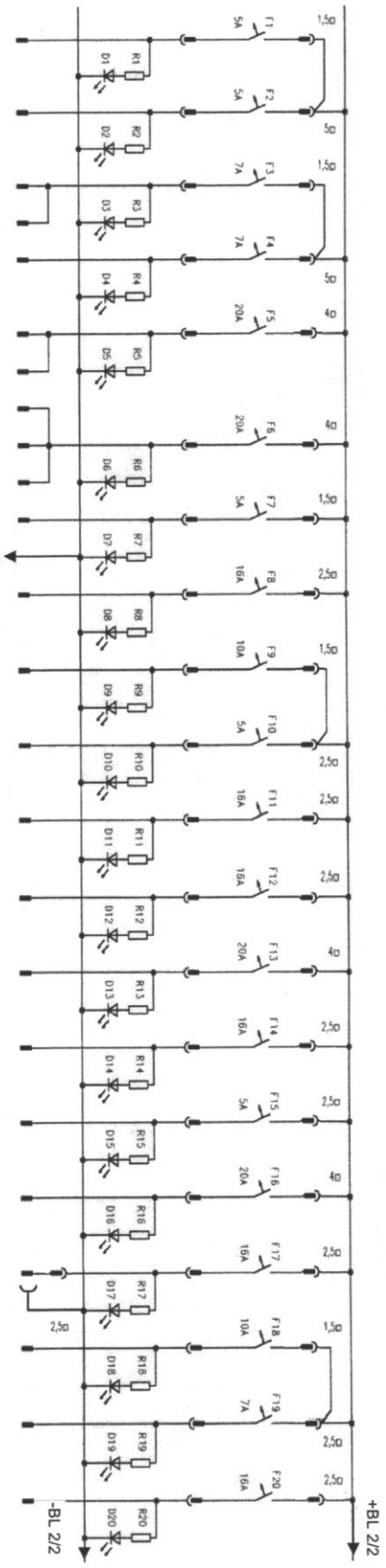


Erläuterungen zur Verteilung E-Geräte

1	Zweifarbenleuchte	Navigation light
2	Elektrische Ankerwinde	Electric windlass
3	Bedienteil Ankerwinde	Windlass switch
4	Frischwassertankgeber	Fresh water gauge
5	Echolot Geber	Echo sounder
6	Sumlog Geber	Log
7	Halogenleuchten	Light
8	Neonleuchten	Neon lamp
9	Wasserpumpe	Water pump
10	Duschpumpe	Shower drain pump
11	Duschschalter	Shower drain switch
12	Elektrische Lenzpumpe	Bilge pump
13	Batterien	Batteries
14	Batterie Ladegerät	Battery charger
15	Elektro Panel	Electric panel
16	Hauptschalter (Motor/Verbraucher)	Main switch (engine/consumer)
17	Kurscomputer Auto - Optional	Auto pilot – option
18	Kompass Auto - Optional	Compass – option
19	Rückholgeber Auto - Optional	Repeater – option
20	Motor Auto - Optional	Auto engine – option
21	Anlasser Motor	Engine start
22	Gleichrichter	Detector
23	Dieseltankgeber	Fuel tank gauge
24	Boiler	Water heater
25	Heckleuchte	Stern light
26	Kühlschrank	Refrigerator
27	Kühlaggregat	Cooling unit
28	Landanschluss 230 V	Shore socket 230 V
29	Steckdose Küche 230 V	Socket 230 V
30	Steckdose Duschraum 230 V	Socket 230 V
31	Steckdose Boiler	Socket 230 V
32	Kabeldurchführung	Cable penetration
33	Lautsprecher	Speaker
34	Radio	Radio
35	Antennenkabel Radio	Radio antenna
36	Motor Panel	Engine panel
37	Tankuhr	Tank gauge
38	Tridata Bedienteil	Tridata unit
39	Wind Bedienteil	Wind gauge
40	Auto 6001 Bedienteil	6001 unit
41	Kompass	Compass
42	Bugstrahlrudermotor - Optional	Bow thrusters engine – option
43	Steuerung Bugstrahlruder - Optional	Bow thrusters unit – option
44	Genuawinsch Bedienteil - Optional	Genua winsh unit – option
45	Genuawinschen Motor - Optional	Genua winsh motor – option
46	Heizung - Optional	Heater – option
47	Dieselpumpe Heizung - Optional	Heater fuel pump – option
48	Thermostat Heizung - Optional	Heater thermostat – option
49	Fühler Heizung - Optional	Heater gauge – option
50	Generator - Optional	Generator – option
51	Fäkalientankgeber	Waste water tank gauge
52	Sicherung	Fuse
53	Kartenplotter - Optional	Map plotter – option
54	GPS Antenne	GPS antenna
58	Lampe	Lamp

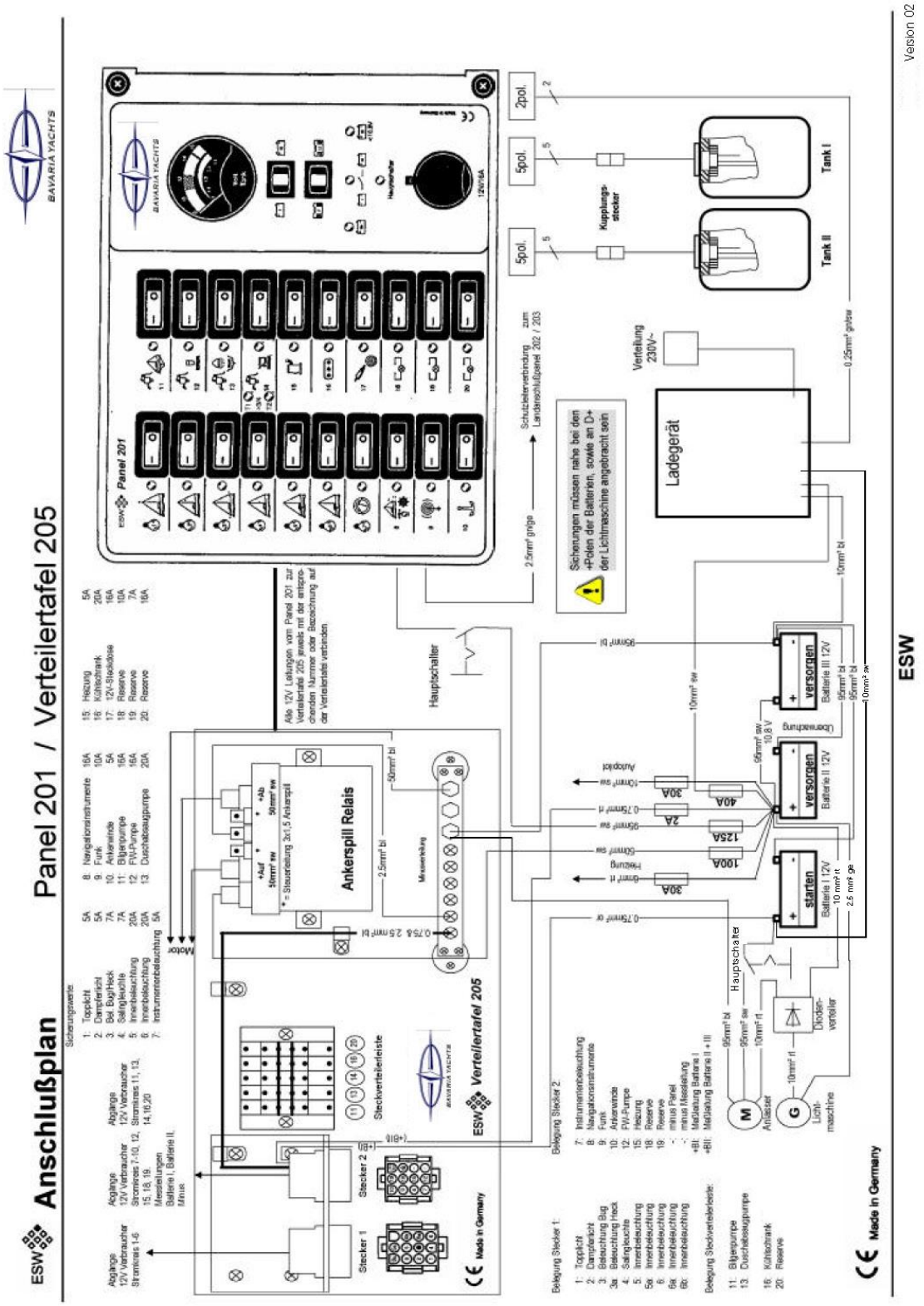
2.5.7 E – Schaltplan

Stecker	Sicherung	PIN	Bezeichnung
1	1	12	Toplicht
1	2	9	Dampferlicht
1	3	6	Beleuchtung Bug
1	3	3	Beleuchtung Heck
1	4	1 1	Salingleuchte
1	5	5	Innenbeleuchtung
1	5a	2	Innenbeleuchtung
1	6	10	Innenbeleuchtung
1	6a	7	Innenbeleuchtung
1	6b	4	Innenbeleuchtung
2	7	12	Instrumentenbel.
2	7		H1 Blatt 2 0,25
2	8	9	Navigationsinstrr.
2	9	6	Funk
2	10	3	Ankerwinde
VL	11		Bilgenpumpe
2	12	11	FW-Pumpe
VL	13		Duschabsaugpumpe
VL	14		
2	15	8	Heizung
VL	16		Kühlschrank
	17		12V-Steck Dose
2		10	12V-Steck Dose
2	18	5	Reserve
2	19	2	Reserve
VL	20		Reserve

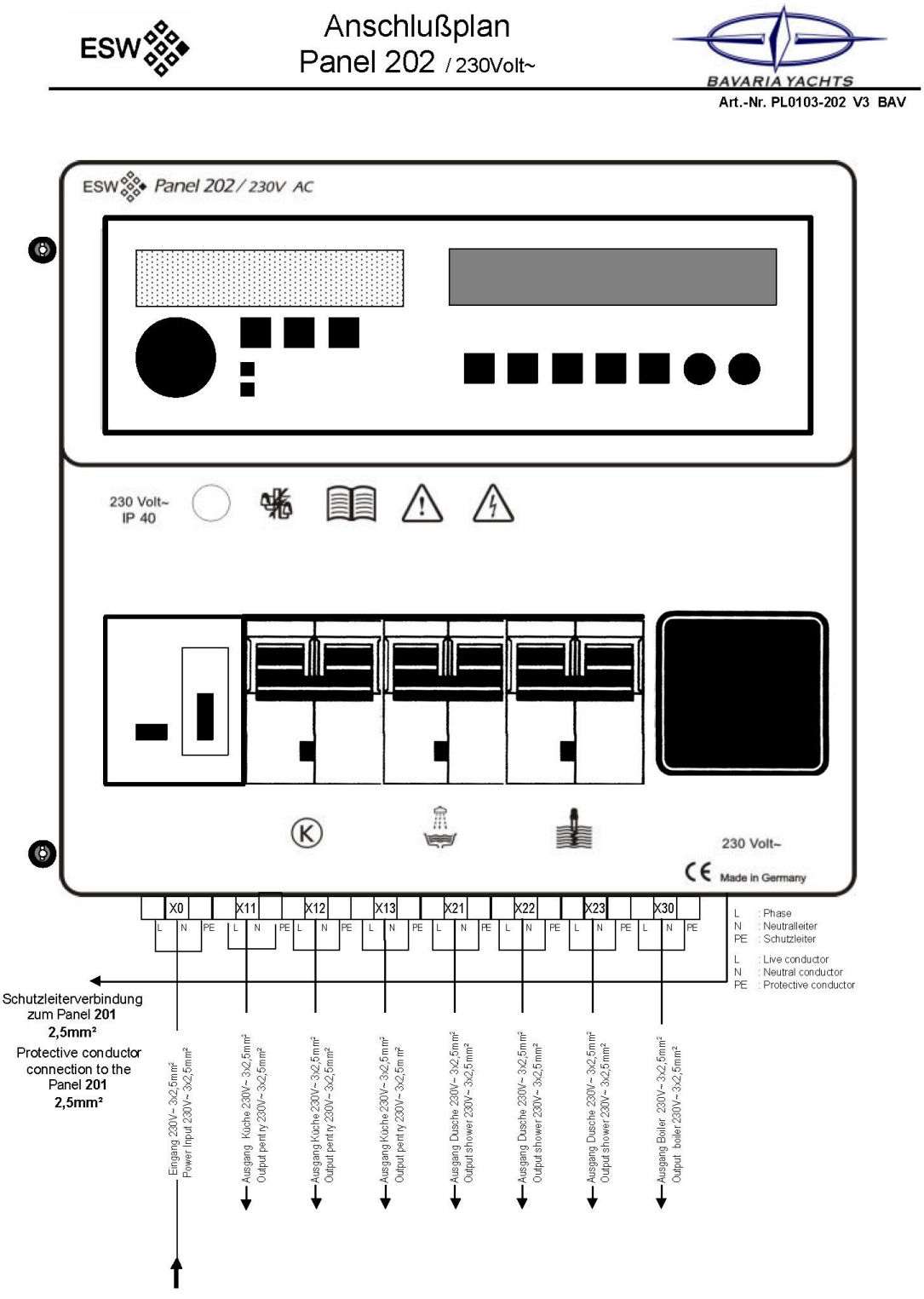


Deutsch	English
Bezeichnung	**Designation**
Toplicht	Topplight
Dampferlicht	Steaming light
Beleuchtung Bug	Bow light
Beleuchtung Heck	Stern light
Salingleuchte	Crosstrees light
Innenbeleuchtung	Interior lighting
Instrumentenbel.	Instrument lights
Navigationsinstr.	Navigation instruments
Funk	Radio
Ankerwinde	Anchor windlass
Bilgenpumpe	Bilge pump
FW-Pumpe	Fresh water pump
Duschabsaugpumpe	Self priming shower pump
Heizung	Heating
Kühlschrank	Refrigerator
12V-Steckdose	Plug socket 12V

2.5.8 E – Verteilerplan

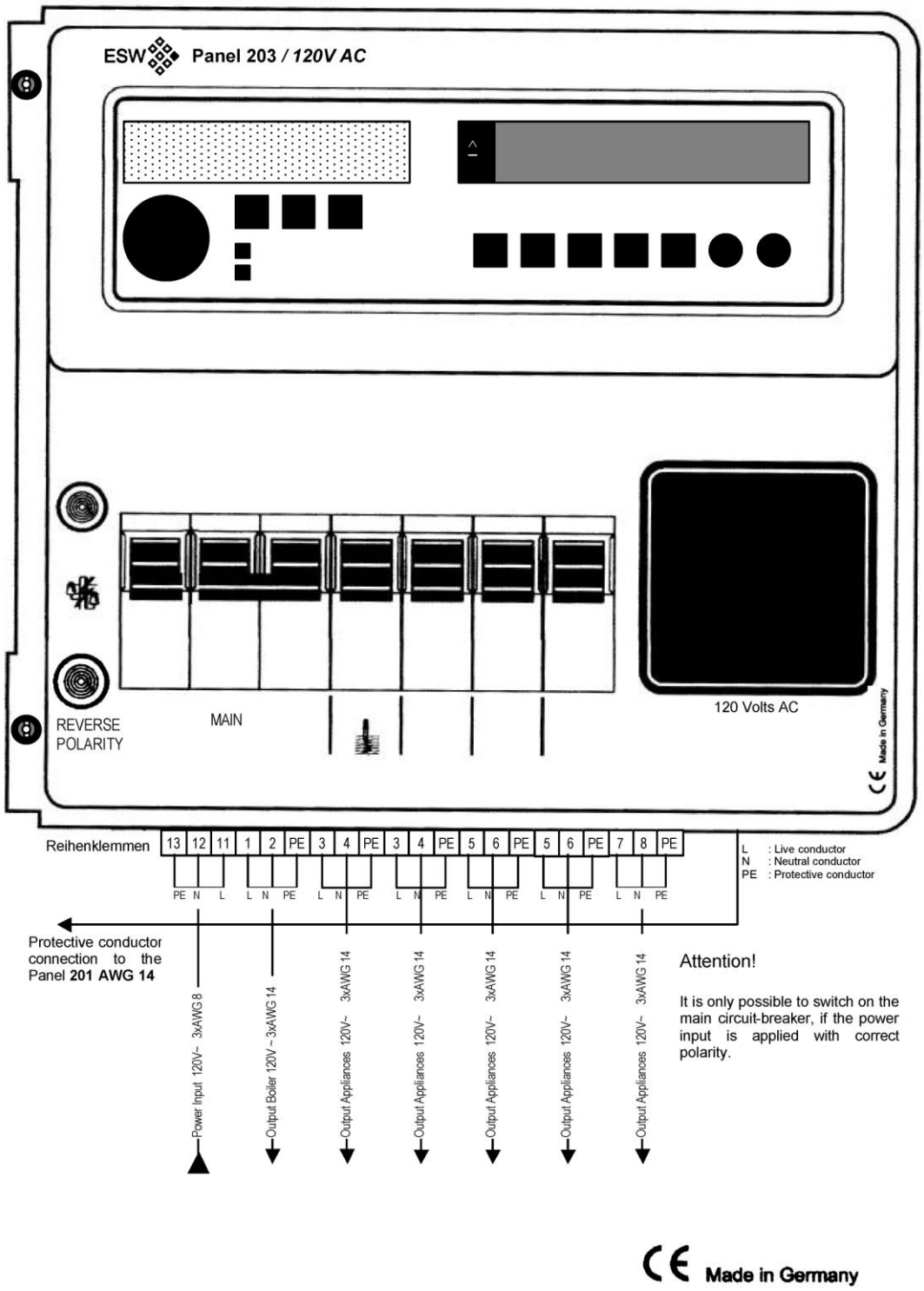


2.5.9 Wechselstromverteilung



Connection diagramm Panel 203 / 120Volt AC

Art.-Nr. PL0103-203 BAV


ESW Panel 203 / 120V AC
REVERSE POLARITY
MAIN
120 Volts AC
Made in Germany
Reihenklemmen
13 12 11 1 2 PE 3 4 PE 3 4 PE 5 6 PE 5 6 PE 7 8 PE
L : Live conductor
N : Neutral conductor
PE : Protective conductor
Protective conductor connection to the Panel 201 AWG 14
Power Input 120V~ 3xAWG 8
Output Boiler 120V~ 3xAWG 14
Output Appliances 120V~ 3xAWG 14
Attention!
It is only possible to switch on the main circuit-breaker, if the power input is applied with correct polarity.
Made in Germany

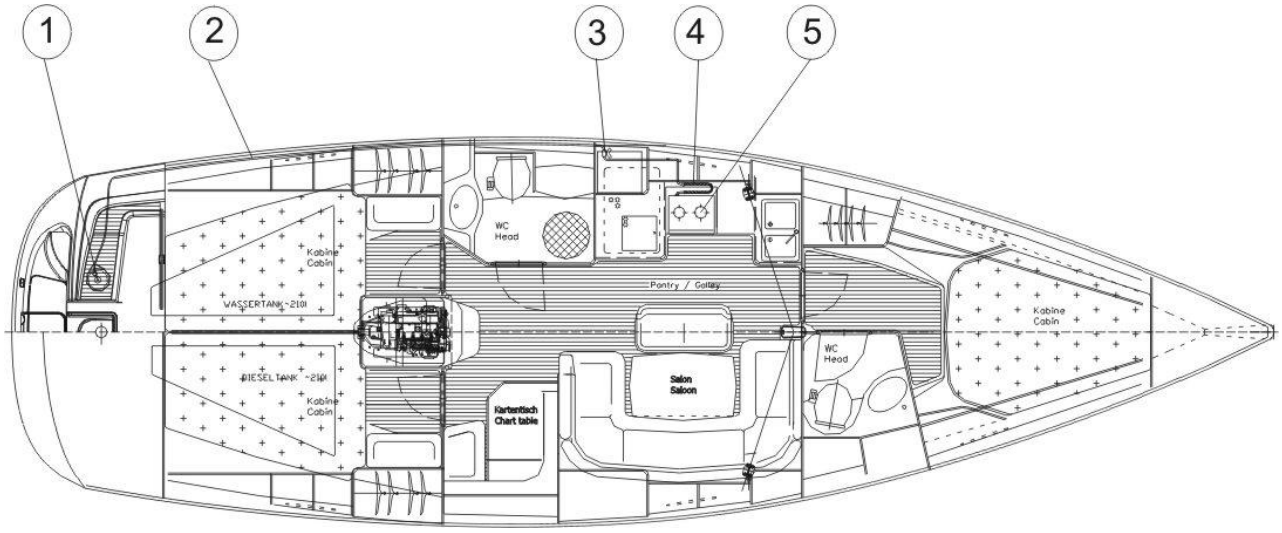
2.6 Flüssiggasanlage

Die Gasanlage für den Kocher wurde nach der europäischen Norm EN 10239 installiert. Die Prüfbescheinigung liegt bei.

Die Gasleitung, die zum Gasherd führt, ist eine 8 mm Kupferleitung und kommt von der Standard - 3 kg - Gasflasche. Diese ist in einem im Deck eingeformten selbstlenzenden Gehäuse im achteren Cockpitbereich montiert. Alle Gasleitungen sind strengen deutschen Sicherheitsvorschriften entsprechend verlegt. Auf den weichen Verbindungsschläuchen zwischen dem Gasbehälter außen und festem Kupferrohr sowie weiter zum Herd, ist das Haltbarkeitsdatum aufgedruckt. Wenn es abgelaufen ist, müssen Sie diese Schläuche erneuern.

Der Druckminderer, welcher sich im Gaskasten befindet, hat einen Anschlussdruck von 30 mbar. Die Durchflussmenge beträgt 1 kg pro Stunde.

2.6.1 Die Komponenten (3 Kabinen)



42 C		
1	Gasflasche mit Reduzierventil	Gas tank with valve
2	Kupfer Rohr	Copper tube
3	Gaskugelhahn	Gas stop cock
4	Gummischlauch	Rubber hose
5	Kocher mit Backofen	Gas stove with oven

2.6.2 Betrieb

Gasanlagen erfordern Sorgfalt. Deshalb sollten Sie folgende Reihenfolge einhalten:

Achtung
- Absperrventil im Flaschenkasten öffnen.
- Ventil vor dem Kocher öffnen.
- eines der Brennerventile drücken und das Gas entzünden.
- Ventil geöffnet halten, bis die Zündsicherung ein Weiterbrennen zuläßt.

Achtung
Beim Ausschalten folgende Reihenfolge: Zuerst Ventil im Flaschenkasten und dann Ventil in der Pantry schließen.

VORSICHT:
- Verwenden Sie zur Prüfung der Leitung keine Lösungen, die Ammoniak enthalten.
- Niemals eine offene Flamme zur Suche nach Undichtigkeiten benutzen.
- Rauchen Sie nicht und benutzen Sie keine offene Flamme, wenn Sie die Gasflaschen anschließen oder ersetzen.

Noch einige Hinweise, wie Sie Schwierigkeiten mit der Gasanlage vermeiden können:
- Schließen Sie die Ventile der Versorgungsleitung und der Flasche, wenn der Herd nicht in Betrieb ist. Schließen Sie die Ventile unverzüglich in einem Notfall.
- Geräteventile müssen geschlossen sein, bevor das Flaschenventil geöffnet wird.
- Überprüfen Sie die Flüssiggasanlage regelmäßig auf eventuelle Undichtheiten. Prüfen Sie alle Anschlüsse durch Seifenwasser oder Reinigungsmittel-Lösungen. (Dabei müssen die Geräte-Ventile geschlossen und die Flaschen- und Anlage-Ventile geöffnet sein.)
- Zeigen sich Undichtigkeiten, schließen Sie das Flaschen-Ventil und lassen Sie die Anlage vor weiterer Benutzung des Gerätes durch einen Fachmann reparieren.
- Da die Flammen Sauerstoff verbrauchen, ist gute Be- und Entlüftung notwendig. Benutzen Sie den Herd nicht zum Heizen des Salons.
- Versperren Sie nie den Zugang zu Teilen der Flüssiggasanlage.
- Ventile der leeren Gasflaschen müssen geschlossen und von der Anlage abgekoppelt sein. Halten Sie Deckel und Verschlussklappen bereit.
- Benutzen Sie den Gasflaschenkasten nicht zur Aufbewahrung anderer Ausrüstungsteile.
- Lassen Sie Ihre Yacht nie unbeaufsichtigt, wenn der Herd in Betrieb ist.
- Prüfen Sie die Schlauchleitungen der Flüssiggasanlage regelmäßig, zumindest jährlich. Lassen Sie diese ersetzen, falls sie schadhaft sind.
- Wenn Sie den Kocher wechseln, achten Sie darauf, dass der neue Kocher den gleichen Betriebsdruck hat.
- Prüfen Sie die Abgasrohre zumindest jährlich. Ersetzen Sie diese bei Schäden oder Löchern.

2.7 Brandschutz

Beim Bau der Yacht haben wir der Vermeidung von Brandgefahren besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Dazu gehören die Wahl der Materialien, der Abstand der Flammen des Herdes von den umgebenden Einbauten und ein freistehender Motor, wobei der Maschinenraum mit Feuer hemmendem Isoliermaterial ausgekleidet wurde.

Als Eigner der Yacht sollten Sie diesen Zustand erhalten und folgende Hinweise beachten:

Achtung
Halten Sie die Bilgen sauber und kontrollieren sie in regelmäßigen Abständen, ob es in der Yacht nach Treibstoff oder Gas riecht.

Bringen sie keine freihängenden Vorhänge in der Nähe von oder über dem Herd oder anderen Geräten mit offener Flamme an.

Brennbares Material darf nicht im Motorraum aufbewahrt werden. Wenn Sie nichtbrennbare Materialien im Motorraum stauen, sind diese so zu sichern, dass sie nicht in die Maschinenanlage fallen können und nicht die Zugänglichkeit zur Maschine behindern.

Zum vorbeugenden Brandschutz können Sie und Ihre Mannschaft beitragen, indem Sie folgende Hinweise beachten:

Niemals
- Wege zu Ausgängen und Luken verstellen.
- Sicherheitseinrichtungen wie z.B. Treibstoff- und Gasventile, Schalter an elektrischen Anlagen verstellen.
- irgendetwas an den Fahrzeugen verändern (vor allem nicht an elektrischen, Brennstoff- oder Gasanlagen).
- das Fahrzeug unbeaufsichtigt lassen, wenn Koch- und/oder Heizgeräte benutzt werden.

Niemals
- Gasleuchten in der Yacht verwenden.
- Brennstofftanks füllen oder Gasflaschen ersetzen, wenn der Motor läuft oder wenn Koch- oder Heizgeräte in Gebrauch sind.
- Rauchen beim Umgang mit Brennstoff oder Gas.

Zu den bekannten Gefahrenquellen an Bord gehören der Herd in der Pantry und der Motorraum. Sollte trotz aller Vorsichtsmaßnahmen an Bord doch einmal ein Feuer entstehen, so verfügen Sie über 4 Feuerlöscher, die an folgende Stellen montiert sind:

Nr. 1: **Pulverlöscher** in der Stb. Backskiste, Mindestlöschmittelkapazität 10A/65B
Nr. 2: **Pulverlöscher** in der Bb. Backskiste, Mindestlöschmittelkapazität 10A/65B
Nr. 3: **Pulverlöscher** im Sitz im Kartentisch, Mindestlöschmittelkapazität 10A/65B
Nr. 4: **Pulverlöscher** im Sitz im Kartentisch, Mindestlöschmittelkapazität 10A/65B

Zusätzlich sollten Sie in der Pantry noch eine leichte **Löschdecke** platzieren, die aus Glasgewebe besteht und z.B. bei Bränden durch überhitztes Fett besonders wirksam ist.

Es ist Aufgabe des Yachteigners,
- die Feuerlöscher regelmäßig prüfen und warten zu lassen;
- dafür zu sorgen, dass Feuerlöscher nach Ablauf ihrer Lebenszeit ersetzt werden. Gleiches gilt, wenn die Feuerlöscher benutzt wurden. Die neuen Feuerlöscher müssen mindestens die gleiche Löschkapazität haben wie die jetzt installierten.

Es ist Aufgabe des Yachteigners oder Skippers, dafür zu sorgen, dass
- Feuerlöscher frei zugänglich sind
- alle Personen an Bord informiert sind über
  - Anordnung und Benutzung von Feuerlöschern und Löschdecke,
  - Lage und Funktion der Löschöffnung für den Maschinenraum;
  - Ausstieg aus dem Vorschiffsluk.

Achtung:
Prüfen Sie die Feuerlöscher regelmäßig!
Schulen Sie sich in Sachen Brandbekämpfung!
Beachten Sie immer die seemännische Sorgfaltspflicht!

2.8 Anker

Der Buganker (Pflugscharanker), ca. 21 kg, feuerverzinkt, (gilt als Anker mit hoher Haltekraft). Er liegt fertig zum Fallen in einer Ankerrolle. Die Kette Länge 50 m, Nenndichte 8 mm, läuft in ein Ankerspill ein, welches mittels Fernbedienung bedient wird. Die Fernbedienung wird im Ankerkasten vor Benutzung angebracht und die Funktion am Paneel angeschaltet.

Ferner empfiehlt es sich ebenfalls einen Heckanker (evtl. Klappanker) sowie Festmacherleinen und Schleppleinen in ausreichender Dimension an Bord zu haben.

Z.B.: 1 Heck-Klappanker (4-Flunken-Draggen), 12 kg, feuerverzinkt, wird am Heck beigeklappt an der Seereling gefahren. 6 m Kettenvorlauf, 8 mm, 34 m Ankertrosse, 18 mm Polyamid, 3-litziger Trossenschlag. Sie wird in der Bb.-Backskiste gestaut. Die Ankerleine wird auf die Klampen achtern gelegt.

2.9 Motor-Kühlkreislauf

Motorkühlung
Der Motor ist mit einer Zweikreis-Kühlung ausgestattet. Das Wasser tritt durch den Saildrive ein, wird in den Wärmetauscher des Motors geleitet und dann in die Auspuffleitung eingespritzt. Zusammen mit den Abgasen verlässt das Seekühlwasser über den Schalldämpfer die Yacht über den Auspuff am Heck. Damit ist ein störungsfreier Motorbetrieb gewährleistet, ferner wird das Motorgeräusch gedämpft.
Alle Schlauchverbindungen des Systems sind mit doppelten Niro-Schellen gesichert.

Achtung
In regelmäßigen Abständen Seewasserfilter kontrollieren. Reinigung je nach Gewässerbeschaffenheit notwendig.
Vor dem Starten des Motors:
sicherstellen, daß Kühlwassereintritt geöffnet ist.
Blick in den Motorraum zur Kontrolle eventueller Leckagen.
Wenn der Motor läuft:
Optische Kontrolle, ob Kühlwasser mit dem Abgas austritt.
Fällt der Seekühlwasserkreislauf aus, spricht die optische und akustische Warnung an. In diesem Falle sofort Motor abstellen und Kreislauf prüfen.

2.10 Abgasanlage

Die Yacht ist mit einer nassen Auspuffanlage versehen, d.h. in den Abgaskrümmer wird das Seekühlwasser eingespritzt und bewirkt eine Abkühlung der Abgase. Das Gemisch wird nach unten in einen Schalldämpfer/Wassersammler geleitet, läuft auf der Stb.-Seite der Achterkabine durch die Backskiste, wird am Heck hoch geleitet und tritt oberhalb der Wasserlinie seitlich am Heck aus.
Der Auspuffschlauch besteht aus einem synthetischen Gummi, in den eine Stahlspirale eingearbeitet ist. Der Schlauch ist hitzebeständig, allerdings nur begrenzt. Der Seewasserzufluss darf nicht unterbrochen werden. Daher muss auf einen ungehinderten Zufluss geachtet werden. Der Schlauch ist an allen Verbindungsstellen mit zwei Schellen gesichert.

Falls die Seewasserzufuhr unterbrochen sein sollte, wird durch den Temperaturfühler im Abgasschlauch ein optisches und akustisches Signal ausgelöst. In diesem Fall muss der Motor sofort abgestellt werden, bis die Störung im Wasserfluss behoben ist (siehe Handbuch des Motorherstellers).

Achtung
2 Eine regelmäßige Inspektion und eine Prüfung, ob durch den Auspuff Seewasser abgeht, sind dringend angeraten.

Für eine gute Durchlüftung aller Räume haben wir folgende Vorkehrungen getroffen:

Ankerkasten
Eine gewisse Luftzufuhr wird durch den Trosseneinlauf des Ankerkastendeckels erreicht, ferner durch die Lenzöffnungen unten.

Wohnbereich Vorschiff/Salon
2 Decklüfter

Achterkabine
2 Klappfenster zum Cockpit

Komponenten:
1 Decklüfter; 6 Klappfenster; 2 Klappluken

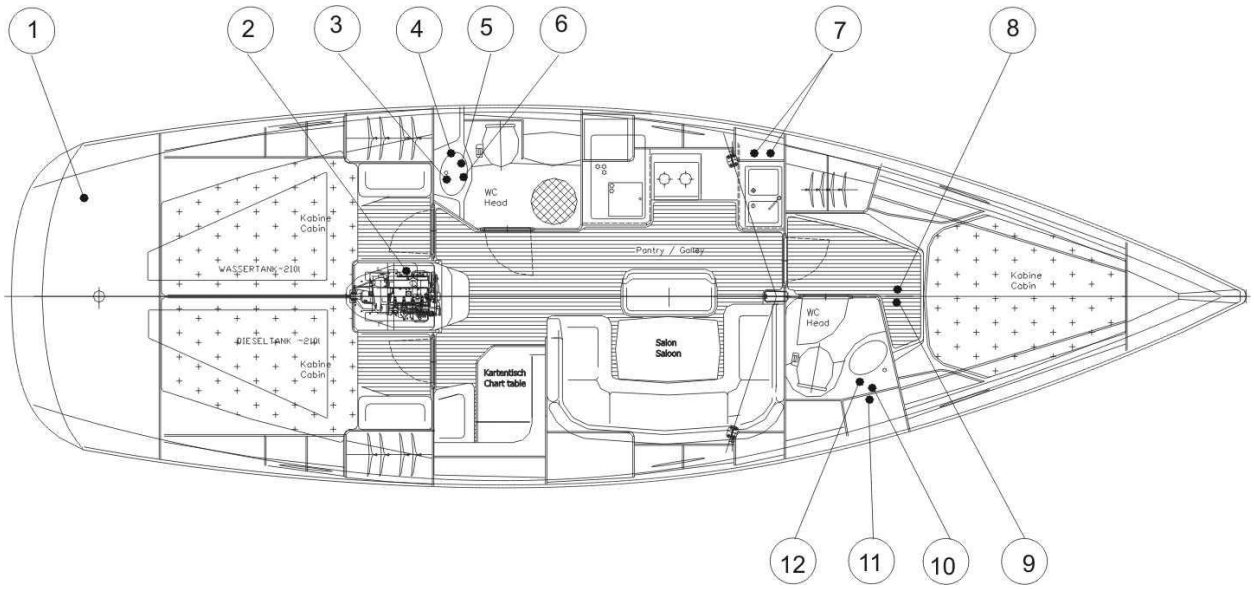
2.12 Borddurchlässe, Seeventile

Öffnungen unter der Wasserlinie sind mögliche Schwachstellen, weshalb wir ihnen besondere Aufmerksamkeit gewidmet haben:
Die Borddurchlässe im Unterwasserbereich bestehen, mit Ausnahme der Durchführung für den Echolotgeber, aus Messingverschraubungen mit Seeventil (Kugelhähne) und Schlauchtülle.
Alle Schlauchanschlüsse sind mit je 2 Schellen gesichert.

Achtung
Schließen sie die Seehähne, wenn Sie das Boot für längere Zeit verlassen. Seeventile in Räumen, die nicht einsehbar sind (z.B. WC-Raum) sollten nur bei Benutzung geöffnet werden.

Wartungshinweis
Borddurchlässe müssen in regelmäßigen Abständen auf Dichtigkeit geprüft werden. Stopfbuchsmuttern der Ventile nachziehen, Schlauchschellen auf festen Sitz kontrollieren.
Hinweis
Bei Kugelhähnen ist es einfach, zu erkennen, ob sie geschlossen oder offen sind:
GESCHLOSSEN: - Hebel steht quer zu Schlauch oder Rohr
OFFEN: - Hebel steht in Richtung von Schlauch oder Rohr

Borddurchlässe: (3 Kabinen)



1	Ausgang Auspuff	Exhaust drain
2	Kühlwasserfilter	Cooling water strainer
3	Kugelhahn Eingang WC	Toilet water inlet valve
4	Kugelhahn Ausgang Waschbecken	Wash basin drain valve
5	Ausgang Duschpumpe	El. Shower drain pump
6	Kugelhahn Ausgang Fäkalientank	Waste water drain valve
7	Kugelhahn Ausgang Spüle	Sink drain valve
8	Echolot	Echo sounder
9	Geschwindigkeitsmesser	Log
10	Ausgang WC	WC drain valve
11	Kugelhahn Ausgang Spüle	Sink drain valve
12	Kugelhahn Eingang WC	Toilet water inlet valve

2.13. Generator (Option)

Achtung
Regelmäßige Wartung und Pflege (z.B. Ölstandskontrolle, Filterkontrolle usw.) siehe Handbuch

3. Umweltschutz

BAVARIA YACHTBAU hat bereits bei der Wahl des Einbaudiesels den gesetzlichen Anforderungen in Bezug auf die zurzeit geltenden Abgasvorschriften Rechnung getragen. Ein Abgastypenprüfzertifikat kann auf Wunsch nachgereicht werden.

3.1 Kraftstoff und Öl

Beim Betanken der Yacht sollten Sie besondere Vorsicht walten lassen. Ein Lappen um den Einfüllstutzen kann verhindern, dass Kraftstoff von der Zapfpistole in das Wasser gelangt. In Ihrem Motoren-Handbuch finden Sie auch ein Diagramm mit der Kurve des spezifischen Kraftstoff-Verbrauchs. Es gibt Ihnen einen guten Hinweis auf die günstigste Motordrehzahl.

Zum Ölwechsel des Motors ist eine Absaugpumpe zu verwenden, da ein Ablassen wie bei einem PKW nicht möglich ist. Wenigstens einmal jährlich ist das Öl zu wechseln, auch bei geringer Fahrleistung.
Ein gut gewarteter Motor sollte niemals lecken. Um trotzdem auch nicht geringste Mengen Öl in die Bilge und damit in das abgepumpte Bilgenwasser gelangen zu lassen, ist das Motorfundament in Form einer geschlossenen Wanne ausgebildet. Sammelt sich dort Wasser, das möglicherweise mit Ölspuren versetzt ist, muss es durch eine kleine Lenzpumpe in einen separaten Kanister gefüllt und mit dem Altöl zusammen entsorgt werden.
Für alle Fälle sollten sich an Bord Öl-Bindemittel befinden.

3.2 Abfälle

Abfälle gehören nicht ins Wasser - das ist für Wassersportler eine Selbstverständlichkeit. Das gilt auch für biologisch abbaubare Abfälle. Sie sollten in einer der Backskisten einen festen Platz für den Bordmüll vorsehen.

3.3 Schall

Der nasse Auspuff des Dieselmotors mit Schalldämpfer reduziert den Motorschall erheblich. Gummilager, elastische Kupplung und die Motorraum-Isolierung verringern die Schall-Emisssionen zusätzlich. Vermeiden Sie trotzdem ein zu schnelles Hochdrehen des Motors und reduzieren Sie die Drehzahl auf dicht befahrenen Gewässern.

3.4 Schwell

Natürliche Uferzonen sind empfindlich gegen Schwell. Halten Sie von solchen Ufern ausreichenden Abstand. Das Wellenbild Ihrer Yacht wird Ihnen einen guten Anhalt dafür bieten, wo Sie die Geschwindigkeit drosseln sollten, um unnötigen Schwell zu vermeiden. Achten Sie auch in engen Wasserstraßen auf entsprechende Hinweisschilder.

3.5 Abgase

Kontrollieren Sie regelmäßig die austretenden Auspuffgase. Weder darf das Abgas schwarzen Rauch bilden, noch sollte es blaue Wolken zeigen. In solchen Fällen muss entweder der Luftfilter des Motors gereinigt werden - was sie selbst erledigen können - oder eine Fachwerkstatt muss die Einstellungen am Motor neu justieren.

3.6 Antifouling-Anstriche

Das Unterwasserschiff einer jeden Yacht sollte durch einen Antifouling-Anstrich geschützt werden, denn Bewuchs bedeutet zugleich mehr Energie zum Antrieb. Die Palette der Schutzanstriche ist inzwischen groß und in ihrer Wirkung vielseitig und damit auf jeden Gewässertyp gezielt abzustimmen. Folgen Sie dazu dem Rat eines Fachmanns. Wünschenswert sind Anstriche, die mehrere Jahre ohne Abschleifen ihre Wirkung entfalten.
Muss der Antifouling-Anstrich aber an- oder abgeschliffen werden, sprechen Sie die Arbeiten mit Ihrem Lagerbetrieb durch. Beim Schleifen muss die Fläche unter der Yacht immer mit einer Plane oder Folie abgedeckt werden, um den Schleifstaub als Sondermüll entsorgen zu können.

3.7 Lackentferner

Die meisten Lackentferner enthalten aggressive Medien und sollten möglichst nicht verwendet werden. Mechanisches Abtragen der Farbschichten ist vorzuziehen.

4. Wartung

4.1 Pflege, Reinigung

Mast und Takelage
siehe Herstellerhinweis

2. Segel
Die Segel sind aus Dacron hergestellt. Dieses Material ist sehr robust und widerstandsfähig. Somit bleiben die Segel sehr lange in Form.
Da die Folie laminierter Tuche besonders vor der Berührung scharfkantiger Beschläge geschützt werden muss, überprüfen Sie bitte vor dem ersten Setzen Ihres Segels sorgfältig das stehende und laufende Gut, wie z.B.: Salingsnocken, nicht abgetapte Splinte, scharfkantige Blöcke an den Backstagen etc. Diejenigen Stellen des Tuches, die an den Salings oder Wanten scheuern können, sind durch selbstklebendes Gewebe (Nummerntuch) auf beiden Seiten zu schützen. Das gleiche gilt auch für das Unterliek, wenn es auf dem Relingdraht schamfilen kann.

Hinweis:
- Bitte denken Sie daran, dass Schäden am Tuch fast immer auf falsche Behandlung des Segels zurückzuführen sind. Vor allem wenn man das Segel schlagen lässt, es ständig der UV-Strahlung aussetzt oder unsachgemäß verstaut.
- Falls Sie Fragen zu den Segeltüchern haben sollten, zögern Sie bitte nicht, sich an Ihren Segelmacher oder an den Hersteller direkt zu wenden.
- Nehmen Sie die kugelgelagerten Schotwagen niemals achtlos von den Schienen ab, um nicht alle Kugeln am Deck zu zerstreuen, verwenden Sie dazu ein Stück Schiene mit geschlossenen Enden.

Reinigung
Säubern Sie Ihre Yacht möglichst sofort, wenn diese aus dem Wasser genommen wird. Hochdruck-Reinigungsgeräte werden jeden Bewuchs entfernen. Die Pflege der Oberflächen ist dann Ihre Aufgabe. Alle Farbenhersteller liefern zu ihren Anstrichsystemen ausführliche Anleitungen.
Für Schiffe im Salzwasser-Einsatz: Reste von Salz binden das Wasser und führen zu beschleunigter Korrosion. Wo immer es möglich ist, sollten Sie die Yacht mit Frischwasser abspülen.

Pflege von Teakholz
Teakholz bekommt durch Witterungseinflüsse eine natürlich graue Farbe, ohne dass die Eigenschaften des Holzes dadurch beeinträchtigt werden. Aufgrund seiner witterungsbeständigen Eigenschaft ist bei Teakholz die Verwendung eines Schutzanstriches nicht notwendig.
Pflegemittel:
Holzschutzöle – penetrierte Produkte, die tief in das Holz eindringen und unter Einfluss von Wärme und Feuchtigkeit die Flankenhaftung der Verfugungsmaterialien beeinträchtigen. Dies kann zu Ablösungen von der Fugenflanken und somit undichten Stellen in der Deckverfugung führen.
Lacke – sind nach der Aushärtung auch auf den Fugen als Anstrichfilm vorhanden. Je nach Art dieser Produkte kann es zu klebrigen Oberflächen im Bereich der Fugen kommen. Im Laufe der Zeit lösen sich die meisten Lacke schuppenförmig von den Fugen. Das Resultat ist eine optische Beeinträchtigung des Teakdecks, sowie zum Teil gerissene Fugen.
Teak cleaner – sollten nur eingesetzt werden, wenn diese außer neutraler Seife keine anderen Bestandteile zum Inhalt haben. Zusätze wie Phosphor- oder Oxalsäure, welche oft als Aufhellerzusatz eingesetzt werden, sind ätzende Stoffe, die die Fugenmasse angreifen und eine schnelle Alterung derselben bewirken.
Wir empfehlen daher eine Reinigung des Teakdecks mit klarem Wasser, ggf. unter Zusatz einer geringen Menge neutraler Seife und einem Dweil. Bei stärkerer Verschmutzung kann auch ein harter Schwamm verwendet werden.

Das Verwenden eines *Hochdruckreinigers* führt zur Auslösung von Weichholzteilen und zur Ablösung an den Fugenflanken und ist daher nicht zu empfehlen.
Bei langen Hitze- und Trockenperioden sollte das Deck regelmäßig gewässert werden um eine totale Austrocknung des Holzes zu verhindern. Ein zu starker Feuchtigkeitsverlust des Teaks führt zu einem Schwund des Holzes und somit zu einer Stressbelastung der Fugen. Dies kann unter ungünstigen Umständen zu frühzeitiger Alterung oder undichten Stellen in den Fugen führen.

Bei gewissenhaftem Einhalten dieser einfachen Regeln kann die Dauerhaftigkeit des Teakdecks beträchtlich erhöht werden.

Pflege von Edelstahl
Die Korrosionsfestigkeit des Edelstahls beruht darauf, dass er mit dem Luftsauerstoff eine dünne Haut bildet, die ein elektropositives Potential hat. Die Fachleute nennen es Cr-passiv. Chrom ist jedoch in der galvanischen Spannungsreihe negativ und noch etwas “unedler” als Eisen. Wird die dünne Schutzhaut zerstört, dann wird der Edelstahl Cr-aktiv und damit wieder etwas “unedler” als reines Chrom. Die Korrosion kann beginnen.
Wer hat sich nicht schon über die bräunlichen Flecken geärgert? Sie werden durch Flugrost oder Eisenzunder hervorgerufen, der in allen stadtnahen Häfen reichlich durch die Luft fliegt. Sobald sich der Flugrost auf der Schutzhaut des Edelstahls absetzt, zerstört er die Cr-Passivität, und zwar sehr aggressiv und schnell.
Edelstahl bleibt nur auf lange Zeit blank, wenn er regelmäßig gepflegt wird. Machen Sie es sich zur Gewohnheit, wenn Sie das Boot mit Süßwasser abspülen, auch Relingsstützen, Bug- und Heckkorb sowie alle Niro-Beschläge gründlich abzuwaschen. Süßwasser schwemmt Salze, Ruß und frisch aufgelagerten Flugrost weg, die Schutzschicht wird “belüftet” und kann ihre Funktion weiterhin wahrnehmen.
Haben Sie schon bräunliche Verfärbungen, so eignen sich fast alle handelsüblichen Metallputzmittel zur Pflege der Edelstahlbeschläge am Boot z.B. ganz normale Politur wie sie für den Rumpf benutzt wird.
Natürlich nützt die beste Pflege nichts, wenn der Beschlag nicht von vornherein aus dem richtigen Werkstoff gefertigt ist oder aber die Behandlung des Edelstahls unsachgemäß vorgenommen wurde. Fragen Sie beim Kauf, ob der Beschlag elektrolytisch poliert wurde.

4.2 Anstriche
Sprechen Sie mit Ihrem Lagerbetrieb oder der Bauwerft, wenn Sie Fragen zu Anstrichen haben. Möglichst sollten Sie bei einem in sich abgestimmten System eines Herstellers bleiben.

4.3 Verschleiß- und Austauschteile
Als erfahrener Skipper wird es Ihnen nicht schwer fallen, Original-Austauschteile zu beschaffen. Falls Sie Hinweise benötigen, fragen Sie beim Händler nach.
Falls Sie Austauschteile benötigen und die Originalteile nicht erhältlich sind, sind Festigkeitswerte der Leitfaden, um die Yacht technisch auf dem hohen Stand zu halten, den sie bei Übergabe hatte.

4.4 Reparaturen
Reparaturen am Schiffskörper (Polyester Volllaminat und Polyester Sandwichlaminat) können von jedem Fachbetrieb unter Beachtung der allgemeinen Regeln für die Verarbeitung von Polyesterharz ausgeführt werden. Der Innenausbau wurde so konzipiert, dass fast alle Bereiche zerstörungsfrei zugänglich sind. Bei der technischen Ausstattung wenden Sie sich ebenfalls an einen geeigneten Fachbetrieb. Auch hier hilft Ihnen ihr Händler weiter.

4.5 Winterlager
Über die Maßnahmen zum Winterlager wurden an verschiedenen Stellen schon gezielte Hinweise gegeben. Richtlinie sollte sein: auch Winterlagerbetriebe müssen dem Stand der Technik entsprechen. Das gilt sowohl für die Umweltbedingungen des Lagers, wie auch Lagerböcke, den Feuerschutz und die Zugänglichkeit zu Ihrer Yacht. Ebenfalls muss es feste Regeln für Arbeiten geben, die von den Eignern selbst ausgeführt werden sollen, um nicht die Mit-Wassersportler zu beeinträchtigen.

Nach Möglichkeit sollten folgende Sachen von Bord und in einem trockenen und nicht zu kalten Ort über Winter gelagert werden:

- Schiffspapiere und andere Dokumente
- Seekarten, Bücher, Instrumente
- Matratzen, Polster, Decken und Schlafsäcke
- Segel und Leinen
- Nahrungsmittel
- Gasflaschen
- Sicherheitsausrüstung
- Schlauchboot und Rettungsinsel
- Batterien

Tipp:
Vor dem Überwintern sollten Sie folgenden Teilen besondere Aufmerksamkeit widmen und entsprechend schützen:

- Waschen Sie die Geber für Log und Lot.
- Die elektrischen Systeme sollten Sie pflegen, reinigen und mit geeignetem Material regelmäßig pflegen.
- Wasserleitungen werden mit leichter Säure wie z.B. weißem Essig erfolgreich gereinigt.
- Die Wasserventile sollten zerlegt und gefettet werden.
- WC und die dazugehörigen Leitungen werden mit Frischwasser gereinigt.
- Das Ruder sollte so befestigt sein, dass keine Ruderbewegungen möglich sind. (Dieses lässt sich schon mit dem Feststellen des Rades erreichen).

Motor:
- Kraftstofftank voll tanken,
- Opferanode am Propeller wechseln (falls erforderlich),
- Kühlwasser des Motors entleeren und den Anweisungen des Herstellers folgen,
- Entspannen aller Riemen (Lichtmaschine, andere motorgetriebene Aggregate).

Winterlager:
- Befolgen Sie die Hinweise in der Motoren-Bedienungsanleitung.
- Lagern Sie die Batterien in geladenem Zustand an einem belüfteten frostsicheren Platz.
- Fetten Sie die Steuerkabel und -komponenten.
- Entfernen Sie alles Wasser aus dem Schiff und schützen Sie es vor eindringendem Regenwasser.
- Ersetzen Sie Bauteile, deren Funktion oder Zustand zweifelhaft erscheinen.

Mast und Takelung
Es wird sicher nicht immer möglich sein, ist jedoch empfehlenswert:
- Mast legen,
- Entfernen des stehenden und laufenden Gutes,
- Prüfen der Kabel und anderer Leitungen,
- Prüfen der Bolzen, Spanner und sonstigen Verankerungen auf mögliche Ermüdungserscheinungen oder Risse,
- Waschen aller Aluminiumteile mit Frischwasser,
- Waschen aller Leinen mit Frischwasser sowie trocken lagern,
- Waschen aller Umlenkrollen im Mast und Baum. (mit Fett schmieren).

5. Abschließende Bemerkungen und Hinweise

Dieses Handbuch folgt den Vorgaben der harmonisierten Europäischen Norm EN 10240. Vieles darin wird Ihnen selbstverständlich vorkommen. Wir hoffen jedoch, dass die Beschäftigung mit den einzelnen Kapiteln Ihnen hilft, die technischen Systeme und die Gedanken, die zu einer bestimmten Auslegung führten, zu verstehen. Sinn des Handbuchs soll, wie es die Einleitung besagt, eine ungetrübte Benutzung der Yacht sein.

Zu den Dingen, die nicht behandelt werden, gehört z.B. die persönliche Sicherheitsausrüstung. Sie fällt ausschließlich in den Zuständigkeitsbereich des Skippers. Es ist selbstverständlich, dass für alle Personen an Bord persönliche Rettungsmittel vorhanden sein müssen. Aber auch die Beschaffung und Wartung einer Rettungsinsel zählt dazu, ferner Notsignale, Verbandkasten, Reparaturwerkzeug und ähnliches.
Da die Europäische Sportbootrichtlinie dem Feuerschutz besonderes Augenmerk widmet, sei noch erwähnt, dass die Feuerlöscher in regelmäßigen Abständen gewartet werden müssen und dass es Aufgabe des Skippers ist, seine Mannschaft in ihre Handhabung einzuweisen.
Wer für den Notfall gerüstet ist, den trifft es meistens nicht. Falls ein solcher Notfall doch einmal eintritt: Die Yacht ist für alle diese Fälle mit den richtigen Hilfsmitteln ausgerüstet.

***Hinweis**:*

Wir arbeiten ständig an der Weiterentwicklung unserer Segelyachten. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir uns Änderungen in Form, Ausstattung und Technik vorbehalten müssen. Aus allen Angaben, Abbildungen und Beschreibungen in diesem Handbuch können
aus diesen Gründen keine Ansprüche abgeleitet werden.

Sollte Ihre Segelyacht mit Ausstattungsdetails versehen sein, die nicht im Handbuch beschrieben bzw. keine Beschreibung in der Eignermappe beiliegt, wird Sie Ihr Vertragspartner über die richtige Bedienung und Pflege informieren.

Da von **BAVARIA Yachtbau GmbH** hergestellte Yachten grundsätzlich über den Fachhandel verkauft werden, besteht keine unmittelbare Vertragsbeziehung zwischen Werft und Endkunden.

BAVARIA Yachtbau GmbH sind somit vertragliche Einzelheiten nicht bekannt und es ist nicht zwingend notwendig, dass Ihr Vertragspartner unsere Gewährleistungsbedingungen in vollem Umfange übernimmt.

Es ist somit unbedingt erforderlich, dass Sie sich im Falle eines Garantieanspruches mit Ihrem Vertragspartner in Verbindung setzen.

6. Liste gelieferter Handbücher

- Handbuch mit Konformitätserklärung
- Motorgarantiekarte mit entsprechender Betriebsanleitung
- Gasprüfbescheinigung mit entsprechender Bedienungsanleitung
- Übergabecheckliste
- Prospekte und Serienbaubeschreibungen
- Betriebsanleitungen: Handlenzpumpe
  Kompass
  Bilgenpumpe
  Toilettenanweisung
  Betriebsstundenzähler
  Generator (Option)

IDENTITÄTSNACHWEIS:

(auszufüllen durch Händler bzw. Vertragspartner)

1. Ersteinwasserung: .....

2. Datum (Auslieferung an den Eigner): .....

3. Bootstyp: .....

4. Rumpf- bzw. Bau-Nr.: .....

5. Kommissionsnummer: .....

6. Name der Yacht: .....

7. Motor (Fabrikat und Typ): .....

8. Motornummer: .....

9. Getriebe (Fabrikat, Typ, Übersetzung): .....

10. Propeller (Fabrikat, Typ, Dimensionen): .....

11. Händler, Repräsentant (Name/Adresse): .....

.....

.....

12. Unterschrift/Stempel Händler : .....

Unterschrieben zurückschicken an:

(Adresse des Händlers)

Empfangsbestätigung

Name:

Anschrift:

Eigentümer von *BAVARIA 42 Cruiser*

HIN *DE-BAVC42C8C808*

Unterschrift: _____